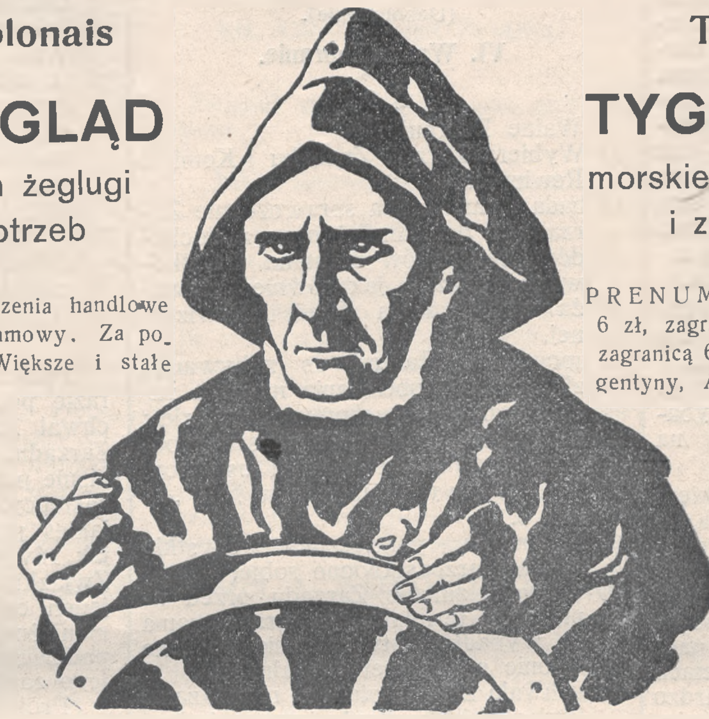
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 5. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 7 lutego 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 162

O popularność marynarki.

„Młoda marynarka polska jest popularna w swym kraju" (La jeune marine polonaise est populaire dans son pays) tak pisze dziś jedno z francuskich pism fachowych. Cieszymy się tem spostrzeżeniem, jednak nie łudzimy się że ze strony lepiej są widoczne rzeczy zewnętrzne, bez możności sprawdzenia jak głęboko zapuściła u nas korzenie sprawa żeglugi i morza. Bliżej stojąc sprawy musimy rzucić kilka uwag o istotnym stanie rzeczy. Czy już jest normalnie u nas rozwinięta propaganda spraw żeglugi, czy środki ku wykształceniu się na nację morską (do tego nas ponownie powołuje historja) są zastosowane w należytej mierze?

Pozwolimy podać kilka liczb porównania, chociażby z Francją: Ligue Maritime et Coloniale liczy 600.000 członków. nasza Liga Morska i Rzeczna nie ponad 10 000. Należy więc Ligę zreorganizować tak, ażeby liczyć mogła conajmniej 500 tysięcy członków. Droga ku temu prowadzi przez szeroką propagandę, obniżenie składki członkowskiej, tanie wydawnictwa popularne, drukowane w dziesiątkach tysięcy egzemplarzy, wydatną pomoc organów rządowych i samorządowych, oświaty, prasy. Prócz tego należy ogłaszać konkursy na jednanie członków, a oddziały zobowiązane są powoływać do życia nowe oddziały w sąsiedztwie. Obecnie oddziałów jest kilkadziesiąt, powinno zaś być conajmniej 3.000.

Komitet Floty Narodowej jest drugą instytucją, która powinna posiadać conajmniej tysiąc ekspozytur, tymczasem dopiero obecnie została zbudzona z letargu, w którym przebywała przez siedem lat. Ustawowe podłoże, które obecnie otrzymał komitet Floty Narodowej jeszcze nie gwarantuje jego ruchliwości, jednak pozwala komitetowi i jego organom z większą pewnością usuwać i zwalczać napotykaną na swej drodze bezwładność. Ileż to wysiłków szło dotąd na marne przez to, że się nieraz napotykało na wpływowych stanowiskach na „poufne" niedowierzanie względem akcji morskiej, którą oficjalnie się u nas popierało zawsze i wszędzie.

Nie będziemy dziś roztrząsać, kto temu winien, przypominając, że nieraz zależało to na bierności ogółu, nieraz na nieuświadomieniu odpowiedzialnych jednostek. Protestować jednak musimy przeciwko twierdzeniu, iż młoda marynarka nasza już jest u nas popularna. Również niemiecka opinja prasowa uważa, że się bardzo żegluga interesujemy, lecz poważnie tego zapewne nie myśli, strasząc tylko swój ogół konkurencją polską na morzu.

Przyznać natomiast musimy, że wygląda tak, jak gdybyśmy bardzo się morzem interesowali.

Nie zadawalniajmy się jednak pozorami, ani też tem, co o nas mówią inni, chociażby i w przyjaźni, lecz stwórzmy **popularność marynarki w Polsce.**

Niech Liga Morska i Rzeczna i Komitet Floty Narodowej znajdą w sobie siłę organizacyjną, by pokryć Rzeczpospolitą gęstą siecią oddziałów. Niech wszyscy dobrzy obywatele kraju uważają za swój obowiązek należeć do tych organizacyj, niech poczuwają się do obowiązku wciągać do nich ludzi również innego stanu i innych przekonań politycznych, innego wieku. Ani jedna ani druga z tych organizacyj nie jest powołana tworzyć grupy ludzi odgrywających jakąś rolę, lecz dać liczne rzesze uświadomionych pod względem żeglugi obywateli. Gdy zadanie to będzie spełnione, wtenczas stwierdzi z nas każdy z zadośćuczynieniem:

Młoda marynarka polska jest popularna w swym kraju. Ale nie wcześniej nim to nastąpi.

Ucieczka od rybołóstwa.

Wówczas gdy na naszem wybrzeżu stosunki ekonomiczne układają się w ten sposób, że rybacy z konieczności muszą szukać zarobków po za granicami kraju i porzucają odwieczne rzemiosło w obawie głodu i nędzy, obserwujemy w innych krajach, że taka sama ucieczka ma miejsce poprostu w poszukiwaniu bardziej zyskownego zajęcia a przedewszystkiem lżejszego.

W Wielkiej Brytanji od dłuższego czasu obserwują kierownicy spraw rybackich powszechne zjawisko, że syno-

wie rybaków nie idą w ślady ojców i szukają zajęcia albo w głębi kraju albo w miastach portowych i na statkach pasażerskich. Wskutek tego daje się odczuwać brak zaciągu na statki rybackie i rozważane są przez rząd projekty uregulowania ogólnego tej kwestii, więc uczynienie np. służby rybackiej bardziej atrakcyjną drogą stworzenia wszelakiego rodzaju ulg, czy to w dziedzinie służby wojskowej, czy to w uzyskiwaniu rozmaitych kredytów, — tak żeby praca na tem polu przedstawiała pewne pociągające walory. W ten sam sposób potraktowano sprawę rybactwa w Belgii, w której szczególnie ostro zaznaczała się ucieczka od rybołóstwa.

Ostatnio amerykańskie pisma rybackie donoszą o zupełnie takiem samem zjawisku we flocie rybackiej Stanów Zjednoczonych. Rodowici amerykanie już nie idą na pokłady statków rybackich i większość załogi stanowią na statkach rybackich cudzoziemcy.

Ciężka praca a przedewszystkiem niepewność zarobków, nie zachęcają do tego zawodu przeciętnego młodego amerykanina, jakkolwiek wyprawy rybackie często zawierają dużo pociągających jego umysł przygód, które przerywają monotonję życia, najlepiej to nam opisuje London w swych opowieściach z życia rybackiego. Jednak bardzo praktyczny umysł nowoczesnej młodzieży amerykańskiej do tych przygód już nie zachęca, bo odstraszająco działają ciężkie warunki życia rybackiego graniczące często niemal z ubóstwem.

Opinja amerykańska szuka rozwiązania tego zagadnienia, którego ważność i na innej półkuli doceniają, tem bardziej, że zjawisko dosięgnęło niemal katastrofalnej powszechności. Jednak wyjście z sytuacji znajdują amerykanie nie w utworzeniu jakichś premji na wzór Belgji czy projektach zachęcających do pracy na stakach rybackich na wzór Wielkiej Brytanji, lecz wykazują potrzebę gruntownej przemiany stosunków ekonomicznych: **należy stworzyć głębsze i szersze zapotrzebowanie produktów rybackich.** Klucz do rozwiązania tej kwestji znajduje się według opinji pism amerykańskich, w ręku przemysłowców i pośredników handlowych, gdyż tylko należycie zorganizowany zbyt ryb, szeroka i celowa reklama produktów rybnych, jako doskonałego środka odżywczego przy jednoczesnem dostosowaniu artykułów rybnych do gustu i potrzeb publiczności, może zmienić dotychczasowe nieco pogardliwe traktowanie produktów rybnych, zapewnić wzrost zapotrzebowania ryb i jednocześnie przez to dać większy zarobek rybakom. Wówczas jedynie można liczyć, że dobra zapłata i dobry zarobek będą w stanie konkurować z ciężkim trudem i pracą, która jest nieodłącznie związana z rybołóstwem morskiem. Wówczas też dopiero zostanie przecięty węzeł zagadnienia dziś zajmującego wszystkie narody dbające o dostęp do morza — jak utrzymać i rozwinąć ludność nadmorską, mającą we krwi żywioł morski i będącą źródłem tężyzny, zdrowia i odporności w dzisiejszych społeczeństwach.

J. B.

Statut
Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

(Dokończenie).

VI. Walne Zebranie.

§ 9.

Walne Zebranie:

a) Wybiera Zarząd Związku i Komisję Rewizyjną,
b) bada i zatwierdza sprawozdanie Zarządu z działalności oraz z dochodów, rozchodów i stanu majątkowego Związku, jak również rozważa sprawozdania Komisji Rewizyjnej,
c) upoważnia Zarząd do nabywania, zbywania i obciążania majątku ruchomego i nieruchomego Związku;
b) decyduje o podziale funduszu zapomogowego i o utworzeniu instytucyj Związku, wymienionych w § 3. „a" pkt. 3.
e) rozstrzyga ostatecznie wszystkie sprawy przedstawione sobie,
f) uchwala zmianę Zarządu przed upływem terminu jego urzędowania w wypadku stwierdzenia po jego stronie szkodliwej działalności,
g) uchwala zmianę statutu, rozwiązanie Związku i likwidację jego majątku.

§ 10.

Walne Zebrania bywają zwyczajne i nadzwyczajne i są zwoływane przez Zarząd. Zwyczajne Walne Zebranie zwołuje Związek raz na rok, najpóźniej w kwietniu, nadzwyczajne zaś w miarę potrzeby według własnego uznania, albo na żądanie Komisji Rewizyjnej lub też na wniosek piśmienny i motywowany conajmniej ¼ członków. O czasie i miejscu Walnych Zebrań Zarząd zawiadamia członków na trzy tygodnie przed terminem zebrania i ogłasza przynajmniej w dwóch dziennikach, podając jednocześnie porządek obrad.

§ 11.

Walne Zebranie jest prawomocne bez względu na liczbę obecnych członków. Zagaja je prezes Zarządu lub jego zastępca. Walne Zebranie wybiera każdorazowo przewodniczącego z pośród członków nienależących do Zarządu i Komisji Rewizyjnej.

Uchwały Walnego Zebrania zapadają zwykłą większością głosów w sprawach dotyczących zmiany statutu, rozwiązania i likwidacji Związku; do prawomocności uchwał Walnego Zebrania potrzebna jest większość ⅔ głosów obecnych członków.

VII. Zarząd Związku.

§ 12.

Zarząd Związku składa się z 7-miu osób wybieranych na rok 1 przez Walne Zebranie, mianowicie:

a) z prezesa, zastępcy prezesa i
b) z 5 członków.

Zarząd wyłania ze swego grona skarbnika i sekrearza.

§ 13.

Do działalności Zarządu należy:

a) Zarządzanie majątkiem Związku i prowadzenie rachunkowości,
b) załatwianie wszelkich spraw Związku, niezastrzeżonych dla Walnego Zebrania, oraz wykonywanie uchwał Walnego Zebrania,
c) przedkładanie corocznie Walnemu Zebraniu sprawozdania ze swej działalności, z dochodów, rozchodów i majątku Związku;
d) zwoływanie zwyczajnych i nadzwyczajnych walnych zebrań członków,
e) zastępstwo Związku w urzędach państwowych, sądach i wszędzie, gdziekolwiek zajdzie potrzeba tego.

§ 14.

Prezes Zarządu zwołuje Zarząd w razie potrzeby. Do prawomocności uchwał Zarządu potrzeba 4 członków Zarządu. Bieżącą korespondencję podpisuje prezes i sekretarz, względnie ich zastępcy. Dokumenty stwierdzające jakieś prawa w stosunku do Związku, jak również pełnomocnictwa ze strony Związku, podpisuje dodatkowo jeszcze jeden członek. Dokumenty zaś ściśle pieniężne jak asygnaty, czeki i weksle, podpisuje oprócz prezesa — względnie jego zastępcy — skarbnik.

Protokóły posiedzeń Zarządu podpisują wszyscy obecni członkowie Zarządu i w razie obecności członków Komisji Rewizyjnej także i ci ostatni.

VIII. Komisja Rewizyjna.

§ 15

Komisja Rewizyjna składa się z 3-ch członków i 2-ch zastępców wybranych na rok jeden przez Walne Zebranie, a nie należących do Zarządu Związku. Członkowie Komisji Rewizyjnej winni być o każdem posiedzeniu Zarządu powiadomieni i mają prawo w pełnym lub niepełnym składzie brać udział w posiedzeniach Zarządu z prawem wydawania opinji w sprawach dotyczących gospodarki finansowej, jak wogóle majątku Związku. Opinja ich winna być wniesiona do protokółu posiedzenia Zarządu. Mają oni prawo każdej chwili przeprowadzić kontrolę majątku, w szczególności rewizję rachunków i kas Związku. O wszystkich dokonanych rewizjach winien Zarząd być każdorazowo powiadomiony.

Komisja Rewizyjna przedkłada corocznie Walnemu Zebraniu sprawozdanie ze swej działalności i przedstawia wnioski, dotyczące racjonalnej gospodarki majątkowej Związku.

IX. Majątek Związku.

§ 16.

Majątek Związku tworzą:

a) wszelkie ruchomości i nieruchomości Związku,
b) wpisowe i składki członków, które nie ulegają zwrotowi w razie wystąpienia członka ze Związku,
c) ofiary, darowizny i zapisy,
d) zyski z przedsiębiorstw wydawnictw Związku,

e) procenty od kapitałów i inne wpływy.

X. Oddziały Związku.

§ 17.

W miejscowościach wskazanych przez Zarząd mogą powstać oddziały Związku, ich organizację i zakres działania ustala Zarząd Związku.

XI. Sądy Koleżeńskie.

§ 18.

Spory powstałe pomiędzy członkami, albo Zarządem i członkami na tle interesów zawodowych oficerów polskiej marynarki handlowej, lub też wskutek niezastósowania się do przepisów statutu i celów Związku, rozpatrują i rozstrzygają nieodwołalnie sądy koleżeńskie, składające się z sędziów, wybieranych z pośród członków Związku przez każdą stronę, w liczbie równej, nie większej niż po 3 i przewodniczącego, wybieranego przez wszystkich sędziów. W razie gdyby zgodą co do osoby przewodn. nie była możliwa, rozstrzyga los pomiędzy osobami przedstawionemi przez obydwie strony.

Nie poddanie się orzeczeniu sądu koleżeńskiego pociąga za sobą wykluczenie ze Związku.

XII. Czas trwania Związku.

§ 19.

Związek powstaje na czas nieograniczony.

XIII. Rozwiązanie Związku.

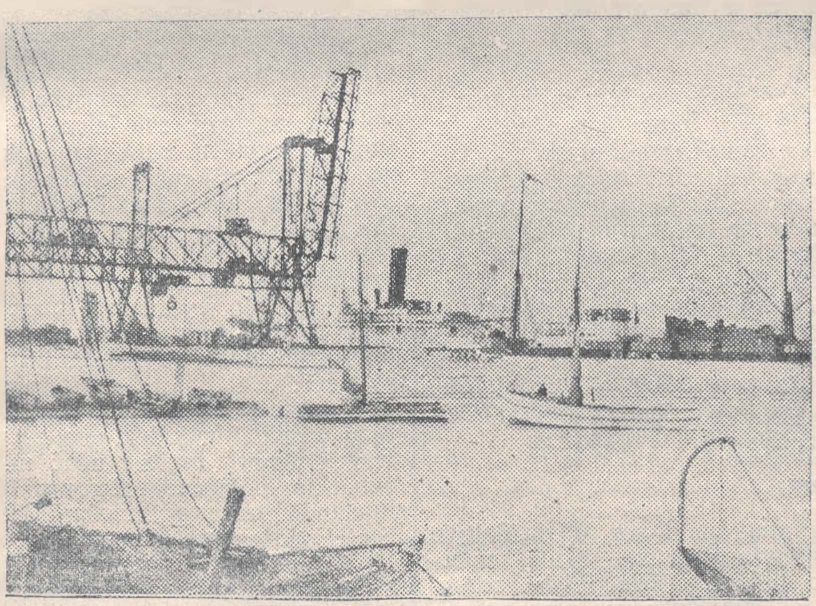
§ 20.

Związek może być rozwiązany uchwałą Walnego Zebrania większością ⅔ głosów obecnych członków Związku, o ile rozwiązanie Związku było objęte ogłoszonym porządkiem dziennym.

Walne Zebranie uchwala, w jaki sposób majątek Związku ma być użytkowany.

Likwidację spraw Związku przeprowadzi Komisja Likwidacyjna wybrana przez Walne Zebranie.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Parowiec „Pologne" przy nowem nabrzeżu, widziany ze statku ocumowanego przy południowem molo. Tymczasowa zatoka w której stoi kuter rybacki zostanie zasypana.

Gdynia.

— **Najbliższe kursy parowca „Pologne" (osobowego).** Parowiec „Pologne" przybędzie z Hawru do Gdyni 11 lutego, odjedzie z powrotem 12-go. Następny przyjazd z Francji 22-go lutego, odjazd 23-go lutego.

Ruch portu gdyńskiego w styczniu. W styczniu ruch w porcie gdyńskim był w pierwszej dekadzie nikły, następnie zaś bardzo ożywiony. Zawinęło w styczniu do portu 28 statków morskich o łącznej ładowności 19 280 t. rej. netto. W tej liczbie było parowców 23, motorowców 1, holownik 1, lichtug morskich 2, żaglowców z motorem 1. Próżnych statków w tej liczbie było 25. Parowiec Pologne przywiózł w styczniu 22 pasażerów i 20 ton mieszanego ładunku. Wyszło z portu w styczniu 29 statków morskich o łączn. ładowności 19 438 t. r. n. W tej liczbie było 24 parowce, 1 motorowiec, 1 holownik, 2 lichtugi, 1 żagl. z mot. na wyjściu tylko 2 statki były próżne. Statki na wyjściu wywiozły 37 089 t. węgla. Pologne wywiózł 455 pasażerów i 6 t. mieszanego ładunku.

Pod względem narodowości tonaż przedstawiał się na wyjściu następująco:

Polskich statków	1	z	1129 t.
duńskich	4	z	3384 t.
szwedzkich	10	z	6557 t.
francuskich	2	z	3682 t.
niemieckich	10	z	3160 t.
norweskich	1	z	786 t.
estońskich	1	z	740 t.
	29	z	19438 t. r

Pierwszym statkiem, który zawinął do Gdyni w roku bieżącym był parowiec żeglugi polskiej „Wilno". Pozostałe statki polskie, które przybywały na redę gdyńską nie są notowane w ruchu portowym, gdyż z nabrzeża nie korzystały.

Ruch statków „żeglugi polskiej". Parowiec „Poznań" znajduje się w doku w Gdańsku. 9-go b. m. rozpocznie ładowanie drzewa z przeznaczeniem do Rouen. — Parowiec „Wilno" wyładowuje w Kopenhadze ładunek 2700 ton węgla z Sunderlandu.

Parowiec „Kraków" zawinął 5-go b. m. do Królewca i wyładowuje węgiel, który przywiózł tam z Rotterdamu.

Parowiec „Katowice" oczekiwany jest w Preston z ładunkiem tartego drzewa z Gdańska. Minął już 3-go kanał Kiloński.

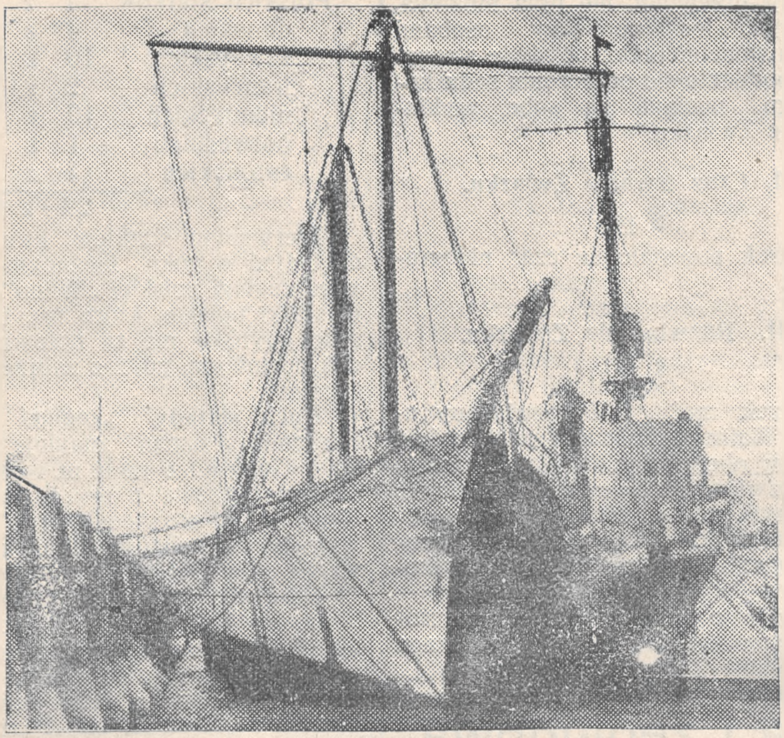
Parowiec „Toruń" 4-go b. m. odpłynął z Rouen do Rotterdamu dla załadowania 2700 ton węgla do Korsoer.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. W ostatnim tygodniu zawinęły do portu 3 statki morskie (dwa parowce, jeden motorowiec) o łącznej ładowności 3 010 ton rej. netto. W tej liczbie było po 1 statku francuskim, szweckim i duńskim. Na wejściu było tylko 17 pasażerów i 8 ton ładunku mieszanego, który przywiózł parowiec „Polgne". Na wejściu było w tygodniu 6 statków morskich o łączn. ładowności 4 047 ton rej. netto. (5 parowców, 1 motorowiec). W tej liczbie były 3 szwedzkie statki, 1 francuski, 1 norweski. Statki na wyjściu wywiozły 5 659 ton węgla, 1 t. mieszanego ładunku i 184 pasażerów do Francji. Ruch w stosunku do poprzedniego tygodnia, znacznie zmalał, jednak w ostatnim dniu statków, które jednocześnie ładowały w porcie, już było cztery, wobec czego w następnym tygodniu można znów liczyć na wysokie liczby przeładunku węgla.

Gdańsk.

Wielki statek osobowy na regularnej linji do Gdańska. Anglo-Baltic Line, jak widać z naszej tablicy ruchu przewidywanego okrętów, wprowadziła na linję Gdańsk—Londyn nowy statek, parowiec Baltonia. Pojemność jego sięga 4.770 ton rej. brutto; przewyższa on zatem Baltarę i jest również wyposażony w chłodnie.

— **Najbliższy odjazd bezpośredni do Nowego Yorku.** Najbliższy odjazd parowca Bałtycko-Amerykańskiej Linji „Estonja" (bandera duńska) nastąpi 8 lutego z Gdańska. Następny odjazd, parowca tejże linji „Lituania" przewidziany jest na dzień 4 marca. W chwili obecnej „Estonia" znajduje się w doku pływającym Stoczni Gdańskiej.



Szkuniec szkolny marynarki wojennej „Iskra" w basenie wojennym w Gdyni. Obok jeden z trawlerów.

Ruch portu gdańskiego w styczniu. Ruch portu był na wejściu nieco zmniejszony w stosunku do poprzedniego miesiąca (styczeń 452 statki o łącznej ładowności 299.805 t. r. n., grudzień 510 statków o łączn. ład. 312.671 t. r. n.), jednak na wyjściu utrzymał się na poprzedniej wysokości (styczeń 320.943 t. r. n. statków, grudzień 322 505 t. r. n.). Co do ruchu towarów, to styczeń nawet przedstawia obraz znacznie korzystniejszy niż grudzień, gdyż z ładunkiem zawinęło 101.677 t. r. n. tonażu statków (w grudniu 89.370 t.), odpłynęło 298.159 t. r. n. tonażu statków (w grudniu 295.245 t.). Szczególnie pocieszające jest zwiększenie się importu, który z punktu widzenia potrzeb racjonalnej eksploatacji portu oraz potrzeb ojczystej marynarki musi koniecznie wzrosnąć.

Po raz pierwszy w ruchu portowym bandera polska zajęła o ile nie należne jej w porcie pierwsze miejsce, to przynajmniej jedno z miejsc środkowych, które jej się dawno należy. Na wejściu i wyjściu razem tonaż pod poszczególnemi banderami przedstawia się jak następuje: polski 29.535 t., gdański 10.792 t., duński 116.287 t., szwecki 141.587 t., niemiecki 169.892 t., angielski 75.107 t., norweski 21.943 t., fiński 17.219 t., łotewski 16.447 t., francuski 12.950 t., estoński 4.410 t., grecki 1.855 t., holenderski 1.442 t., litewski 874 t., austrjacki 260 t., belgijski 260 t. rej netto ładowności. Zatem tonaż polski zajmuje piąte miejsce w ruchu styczniowym — po niemieckim, szweckim, duńskim i angielskim.

Na wejściu statków polskich było 25 o łącznej ładowności 14.606 t. r. netto, w tem z ładunkiem 3 statki o ładowności 3.008 t. r. n. Na wyjściu statków polskich było 27 o łączn. ład. 14.929 t. r. n., w tem z ładunkiem 12 statków o ład. 8.719 t. r. n. Znaczny odsetek próżnych statków polskich tłomaczy się poważnym udziałem w ruchu holowników morskich t-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie, które ładunku nie biorą.

Poszczególnych towarów wywieziono: węgla 290.000 t., drzewa 141,917 t., cukru 40.984 t., cementu 7.161 t. Wwieziono: fosforytu 5.960 t., saletry chil. 4.599 t., rudy żel. 4000 t., mączki Thomasa 1.765 t., śledzi 5.463 t.

Tczew.

Ruch statków T-wa Wisła-Bałtyk. Lekka awarja Krakusa. Skutki niepogłębienia jeszcze ujścia Wisły, rozpoczętego i przerwanego przez dragę duńską „Sydhavn" dają się znów we znaki tczewskiej żegludze morskiej. Przy niezbyt silnym nawet wietrze kołowiec „Danzig" nie w stanie jest, z powodu fali od morza, wyprowadzić lichtug Edek i Stefek na morze, dla oddania holu „Orkanowi", sytuacja ta trwa już kilka dni. Obecnie w porcie tczewskim zgromadziła się większa ilość lichtug. Lichtugi Bartek i Bronek są załadowane z przeznaczeniem do Göteborga. Znajdują się tu również lichtugi Wacek, Wojtek i zafrachtowana Walter. W Gdańsku znajduje się większa lichtuga Jurek, która ładuje węgiel dla Göteborga. W Gdańsku też znajdują się lichtugi Janek, Alek i Antek.

Holownikowi Krakus z lichtugami Benek i D. W. 701 wydarzyła się w Sundzie awarja. Pociąg holowniczy osiadł na mieliźnie, skąd na trzeci dzień został szczęśliwie ściągnięty i przyholowany do Kopenhagi. Szkody są nieznaczne i Krakus kontynuuje dalej z obydwiema lichtugami swą podróż do Randers i Grenaa (Jutlandja).

Olbrzymi parowy statek rybacki.

Jak wiadomo połowy rybackie są dokonywane, jeżeli chodzi o przemysłowy połów przez mniejsze parowce rybackie przeważnie o pojemności 150—250 ton. Obecnie jednak został zbudowany we Francji ogromny statek parowy „Calgary" o pojemności 2 644 ton. Jest to jeden z największych parowców rybackich i ma na celu eksploatację terenów rybackich na wybrzeżach zachodniej Afryki, które na podstawie niedawno przeprowadzonych badań naukowych przez prof. Gruvel'a obfitują w wyjątkową ilość ryb. Dotychczas jednak przemysł rybacki na tych terenach był uniemożliwiony ze względu na wysoką temperaturę, niepozwalającą na dłuższe przechowywanie, czy też przetwór ryb, odległość zaś nie pozwalała na przewóz w stanie świeżym do większych centrów Europy. Nowy statek „Calgary" mając na względzie powyższe warunki, został urządzony jako duży pływający statek przemysłowy, mieszczący chłodnie i jednocześnie fabrykę konserw, posiada potężne maszyny chłodnicze z 3 motorami, ze składem chłodnym pojemności 800 mtr³, który może pomieścić jednorazowo 400 ton ryby. Pozatem statek ma szereg autoklawów między innymi jeden pojemności 200 litrów, oraz maszyny do fabrykacji konserw, jak też urządzenia do wytapiania tłuszczu rybnego i żelatyny z odpadków ryb. Statek może pomieścić 100 000 litrów oleju rybnego.

W okresie kiedy sezon rybołóstwa na wybrzeżach Afryki jest ukończony, statek „Calgary" ma się udać na tereny rybackie północnej Europy, Nowej-Funlandji oraz wybrzeża Grenlandji. Statek może przyjąć opału i prowizji taką ilość, że wystarczy na podróż wraz z bezustanną pracą w ciągu trzech miesięcy. Załoga wynosi 62 osoby w tem 40-tu wykwalifikowanych rybaków. Jako port macierzysty „Calgary" ma być port Saint Nazaire. Statek stanowi własność przedsiębiorstwa „Societe Maritime de Peche Industrielle" (Havre).

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 1 do 17 stycznia zawinęły do portu Lipawy 33 statki o łącznej ładowności 14 672 t. r. netto. Statki te przywiozły łącznie 4 750 t. mieszanego ładunku, 1 533 t. węgla, 2 481 beczek śledzi, 526 ton nafty, 250 ton soli, 6 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 31 statków o łącznej ładowności 13 962 t. r. netto. Statki te wywiozły łącznie 3 261 ton mieszanego ładunku, 1 830

standartów drzewa, 1 015 ton lnianego siemienia, 400 ton superfosfatu, 6 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Ruch portu Antwerpji w styczniu. W styczniu r. 1927 zawinęły do portu Antwerpji 954 statki morskie o łącznej ładowności 1 959 255 t. r. netto, w tem 8 żaglowców o ł. ład. 2 914 t. r. n.

W tymże miesiącu r. 1926 cyfry powyższe przedstawiały się następująco: 844 statki morskie (1 831 814 t). w tem 8 żaglowców (903 t.).

W styczniu r. b. wzrost ruchu wynosi więc 110 statków i 127 441 ton. Średni tonaż statku na wejściu wynosił w styczniu 2 054 tony.

Według bander statków było 451 angielskich, 140 niemieckich, 78 belgijskich, 58 norweskich, 51 holenderskich, 50 francuskich 28 szwedzkich, 25 duńskich, 17 amerykańskich, 12 włoskich, 7 japońskich, 6 łotewskich itd.

JAPONJA.

Sukces stabilizatorów wirujących. Statek macierzysty aeroplanów Hosho 9 500 ton wyporności, mimo swych nieznacznych wymiarów, służył podczas ostatnich manewrów do podnoszenia się płatowców. Możliwe to było dzięki zastosowaniu stabilizatorów żyroskopicznych (wirujących). Chociaż ostatni statek macierzysty aeroplanów Akagi (27 000 ton), który wstąpił w służbę z nowym rokiem przerobiony z niewykończ. pancernika należy do typu wielkich statków macierzystych, to jednak w Japonji zapanowało zdanie, że również mniejsze statki macierzyste aeroplanów są niezbędne.

Z prasy.

Z zeszycie nr. 4 z r. 1026 „Strażnicy Zachodniej" ukazał się artykuł p. J. Borowika p. t.: „Znaczenie dostępu do morza dla aprowizacji szerokich mas". Autor omawia tak ważne i nierozwiązane u nas nawet w drobnej mierze zagadnienie aprowizacji ludności rybą. Zagranicą propaganda spożycia ryb morskich, oraz racjonalnych metod dostarczania transportów świeżej ryby na rynek wewnętrzny poczyniła w ostatnich latach olbrzymie postępy, wywołując zwiększenie powszechne konsumpcji i zniżkę cen na ryby. Artykuł przeczyta z wielkim pożytkiem każdy, interesujący się sprawami naszej aprowizacji rybnej i zadań naszego rybołóstwa morskiego, tak jeszcze, zresztą, mało rozumianych przez ogół.

W nr. 1 dwutygodnika „Gazeta Bankowa" (Lwów) ukazał się artykuł inż. J. Jaskólskiego: Żegluga na Wiśle i komunikacja wodna, a kolejowa. Autor bardzo treściwie ujmuje zagadnienie żeglugi wewnętrznej, oraz znaczenie budowy kanałów, jak również mechanicznego pogłębiania Wisły w ogólnem gospodarstwie krajowem. Autor kładzie również wielki nacisk na potrzebę rozbudowy Tczewa, jako portu morskiego, i konieczność należytego rozwinięcia dojazdu portowego Tczew - morze, na który dotychczas łoży się bardzo mało w stosunku do istotnych potrzeb.



Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Sport żaglowy i motorowy — warunkiem rozwoju własnej żeglugi morskiej.

Sport żaglowy i motorowy może i powinien się rozwijać w ścisłym związku z rozwojem żeglugi wewnętrznej z jednej strony, marynarki handlowej i wojennej z drugiej. Fizyczny sport wodny, pływacki i wioślarski nie zna tej ścisłej łączności, gdyż jego celem jest fizyczna strona człowieka, bez szczególnego związku z konkretnem zadaniem narodu, państwa w danej chwili dziejowej. Wioślarstwo i pływactwo może podnieść walor mas obywateli, jak ogólny, tak też specjalnie w kierunku żeglarskim, walor fizyczny i psychiczny w kierunku wodnym, realnych jednak zadań żeglugowych nie rozwiązuje, ani też nie może ułatwić ich rozwiązania.

Natomiast sport żaglowy i motorowy jak na morzu tak też na wodach wewnętrznych jest ważną gałęzią nietylko przygotowawczą, lecz prawdziwą składową częścią żeglugi światowej. I to nie dlatego zapewne, że łodzie żaglowe i motorowe podlegają ogólnej rejestracji, wielkie zaś yachty żaglowe, żaglowo - motorowe i parowe w niektórych miejscowościach nadbrzeżnych nawet nadają właściwe piętno żegludze miejscowej, a w podróżach dorównywają, lub przewyższają wytrwałością rzadką już dziś żeglugę odkryć! — Żegluga sportowa faktycznie, mimo jej olbrzymiego rozwoju w ostatnich latach kilkudziesięciu, wygląda o wiele skromniej niżby wypadało z jej zasług.

W całym szeregu krajów, a nawet w wyspowej Anglji, gdzie własności żeglarskie nacji oparcieby mieć musiały w żegludze handlowej i rybackiej, sport żaglowy jest główną szkołą tych licznych rzesz, które nie przejęły zarobkującego zawodu żeglarstwa, przechodzącego z ojca na syna, — w szczęśliwym darze warunków i tradycji, lecz sami musieli lub chcieli dopełnić swą wiedzę żeglarską. Stąd tak wiele, i nietylko w Anglji, lecz też w północnej Europie, w Norwegji, Danji, Szwecji, Finlandji osób, nie należących do zawodu morskiego lecz znających się w wystarczającej mierze na sprawach żeglugowych. Są to sportowcy-yachtowi, którzy w życiu codziennem są handlowcami, przedsiębiorcami, urzędnikami, pedagogami, wojskowymi a „nawet" rolnikami. Podkreślić wypada to „nawet", bo to tylko u nas rolnictwo się przeciwstawia żegludze, gdy np. stosunki szwedzkie, angielskie mówią o ścisłej współpracy tych zawodów. Związki rolnicze szwedzkie uprawiają doniosłą politykę wobec przewozów morskich i orjentując się w tych sprawach należycie, miewają własne okręty morskie znacznych rozmiarów. Takie wzajemne przenikanie dwu odmiennych lecz ściśle ze sobą związanych dziedzin pracy, ujawniające się w towarzystwach żeglugowych zakładanych przez rolników, możliwe jest tylko przy cichym współudziale sportu żaglowego i motorowego, który kwit-

nie w Szwecji nietylko na wybrzeżu, lecz również na wodach wewnętrznych, przeważnie połączonych kanałami z morzem.

Sport żaglowy i motorowy umożliwia zdobywanie wiedzy żeglarskiej jak przed zawodem morskim, tak też wogóle poza nim. Podnosi on kulturę żeglugową narodu w sposób niemal niewidzialny. Mamy przykład w sąsiednich Niemczech, które jeszcze podczas francusko-pruskiej wojny 1870/71 miały nikłą flotę handlową, nie mówiąc już o wojennej. Ludność rybacka długiego wybrzeża wprawdzie dawała dobry materjał na marynarzy, jednak tylko sport żaglowy, przeważnie na wewnętrznych wodach, odegrał olbrzymią rolę wychowania społeczeństwa całych Niemiec do handlu morskiego i polityki kolonjalnej. Warto nadmienić że Niemcy, z wyjątkiem południowej Bawarji (i Prus Wschodnich) pod względem warunków żeglugi sportowej wewnętrznej o wiele więcej są upośledzeni niż Polska. Rzeki nasze mają bieg o wiele powolniejszy i łączą się w jedną całość. Jeziora, z wyjątkiem południowej części kraju są liczne, na t. zw. pojezierzach nawet bardzo liczne, na co wskazuje sama nazwa.

Kultura żeglugowa — oto wyraz, którego użyliśmy, a który najlepiej określa cel, któremu służy sport żaglowy i motorowy: **podniesienie kultury żeglugowej narodu.** Serce aż się ściska, gdy się bierze do ręki nasze ilustrow. pisma z czasu niewoli. Mieliśmy wówczas fachowców, rozrzuconych po marynarkach obcych dość licznie, mieliśmy nawet takie jednostki, które myślały już wówczas o informowaniu ogółu po polsku o sprawach żeglugi (cześć im za to!) jednak w walce o trudne pozycje obronne nie zdołaliśmy szerzyć w pismach wystarczającej (popularnej, lecz prawdziwej!) wiedzy o żegludze i o morzu. — Dziś jeszcze znaczna część naszych pism codziennych nie poczuwa się do obowiązku pisać o sprawach żeglugowych ściśle, nie używając takich wyrazów jak „żaglowiec o trzech żaglach" (zamiast masztach) lub podając pod zdjęciami torpedowca napis „pancernik angielski", często „o 270 działach 400 centymetrowych"! W sprawach handlu morskiego dezorjentacja jest może jeszcze większa, skoro komunikat prasowy pewnej instytucji społecznej twierdzi, że wywieźliśmy przez Gdynię i Tczew w 1926 r. miljon ton węgla, a sprostowań jakoś nie widać.

Kultury żeglugowej szerszych kół nam brak jeszcze dziś bardzo. Należy ją szerzyć.

Propaganda prasowa, kinematograficzna, radjowa, — to środki potężne, lecz stanowczo twierdzić można, że najlepsza propaganda nie wiele pomoże wobec osoby, która raz na dziesięć lat siada do zwykłej łodzi, a żagiel uważa za właściwy środek do jej wywracania. Zbliżenie się do brzegu rzeki lub jeziora ludzie tego rodzaju uważają za szczyt niebezpieczeństwa, nietylko dla dzieci. Gdy chodzi jednak o werbunek akcjonarjuszy do towarzystwa żeglugi „współarmator" tego typu jest nie zdobycia. Gdzieżby miał się orjentować w gospodarce objektami, które posiadają „nośność", „wyporność", „pojemność", „ładowność", skoro nie dowierza nawet nośności łodzi, która posądza o ukrytą chęć utopienia go. A nawet gdyby akcjonarjusz tego rodzaju był licznie reprezentowany w towarzystwie żeglugowem, byłoby to ciosem dla przedsiębiorstwa, gdyż przy najlepszych chęciach nie mógłby głosować właściwie, to znaczy na zarząd składający się z ludzi znających się na rzeczy, lecz poszedłby napewno za względami niewłaściwemi, myląc się na każdym kroku. Udział więc takiego akcjonarjusza zwiększa kapitał, natomiast udział jego w głosowaniu jest niebezpieczny dla przyszłości towarzystwa. Na szczęście taki zdezorjentowany akcjonarjusz żeglugowy jest rzadkością; stąd jednak rozumiemy, dlaczego u nas do dziś dnia mimo ustaw zachęcających, nie rozwinęły się towarzystwa akcyjne żeglugi. Rozwinąć się jednak muszą, bo żeglugę uprawiać musimy. Bez kultury żeglugowej towarzystw żeglugi o szerszym udziale własnego kapitału nie stworzymy. A kultura żeglugowa przenika w całem państwie w najszersze masy, pomijając zawód żeglarski i propagandę, — przez sport żaglowy i motorowy — najgłębiej, bo czynnie.

J. Kleinot-Turski.

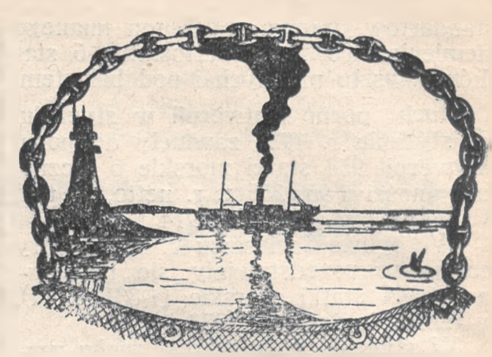
Przygotowanie regat żeglarskich pod Lwowem.

Przy Targach Wschodnich we Lwowie organizuje się w r. 1927 1 ogólno-polska wystawa sportowa. Komitet organizacyjny tej wystawy komunikuje nam m. i. co następuje:

W traktacie konstytuowania się jest sekcja żeglarska. Ten, ze względów państwowych ważny dział, ma, wedle dotychczasowych projektów urządzić Wystawę sprzętu i łodzi żeglarskich o wybitnie propagandystycznym charakterze, a nadto z tych samych względów pierwsze na terenie Małopolski regaty żeglarskie. Na miejsce regat przewiduje się miasta Gródek Jagielloński lub Janów, położone w pobliżu Lwowa, dysponujące stawami o kilkuset hektarach powierzchni.

Alain Gerbault żegluje dalej.

16 grudnia Alain Gerbault zawinął na „Firecrest"'cie do Suwy, na wyspach Wallis, znanych też jako wyspy Fidżi. Wynika stąd, że udało mu się naprawić awarję swego yachtu, na którym dokonywa samotnej podróży naokoło świata.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niemi — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(26 stycznia do 3 lutego).

26 st.: szw. par. Kiell 687 do Sztokholmu (Bg), fsk. par. Björneborg 1401 do Hangö (Pol. Sk.), fr. par. Nicolas Jean 1 182 do Boulogne (Mory), duń. par. Brosund 1 818 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Gylsboda 135 do Karlshamnu (B i S).

27 st.: szw. par. Asta 1 089 do Halmstadu (Pol.Sk.), duń. par. Laura Maersk 873 do Murmańska (Bg), szw. par. Falkvik 621 do Malmö (B i S), szw. par. Bengt 289 (B i S), szw. par. Nord 988 do Göteborga (Pol. Sk.), duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi (Pol. Sk)., szw. par. Ran 930 do Göteborga (Polk S.w).

28 st.: duń. par. Hafnia 1 189 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Bottenhavn 779 do Göteborga (B i S), niem. par. Desia 265 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Kullen 276 do Masnedsundu (B i S), szw. hol. Holger 14 z licht. Hallsta III 473 do Göteborga (Pol. Sk.), duń. par. Belgien 1 174 do Kopenhagi (Hansa), niem. par. Elbing IV 185 do Simrishamnu (Gw).

29 st.: duń. par. Eleonore Maersk 1 198 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Kressmann 248 do Nyköpingu (Lcz), łot. par. Krimulda 1 150 do Rygi (D — S), par. Everelsa 1 343 do Rygi (Bg), duń. par. Aarö 838 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Cecil 776 do Uddevalli (Bg).

30 st.: szw. par. Kajsa 729 do Göteborga (B i S), szw. par. Blanche 200 do Kalmaru (Thor Hals), est. par. Liro 833 do Tallinu (Befr. Gesch.), niem. hol. Gladiator z licht. Walter 292 i pol. licht. **Benek** 373 do Sztokholmu (D — S), grecki par. Psara 1 855 do Genui (Art.).

31 st.: szw. par. Göta 674 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Fyrileif 495 do Uddevalli (Rhd), łot. par. Kurland 428 do Kopenhagi (Bg), duń. par. Kaiserinde Dagmar 988 do Kopenhagi (Pol. Sk).

1 lut.: szw. par. Nedjan 494 do Kalmaru (B i S), szw. par. Ossian 894 do Helsingborga (B i S), est. par. Pakri 739 do Tallinu (Befr. Gesch.), niem. par. Eduard 574 do Rouen (D — S), niem. par. Fanal 299 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Sigfrid 327 do Malmö (B i S), szw. par. A. K. Fernström 433 do Karlshamnu (B i S), szw. mot. Cimbria 320 do Halmstadu (Bg), łot. par. Viesturs 330 do Kopenhagi (Art).

2 lut. szw. par. Felicia 687 do Göteborga (Pol. Sk.), niem. par. Spitzberg 154 do Nakskov (Rhd), szw. żagl. z mot. Primo 326 do Karlskrony (B i S), niem. par. Rival 353 do Korsöru (Rhd).

3 lut.: łot. par. Balva 1 345 do Rygi (Rhd), szw. par. Gothem 251 do Göteborga (B i S), szw. mot. Baltica 163 do Göteborga (Pol. Sk.), szw. par. Karina 276 do Simrishamnu (Bg), szw. par. Haresborg 769 do Göteborga (Pol. Sk.), niem. par. Consul Poppe 877 do Rouen (Wolff), szw. par. Falco 1 880 do Göteborga (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 93 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(26 stycznia do 3 lutego).

26 st.: ang. par. Minorca 594 do Leith z tow. i drz. (Rhd), hld. żagl. Jantje 106 (Bg), niem. par. Diana 638 do Goole (Bg), niem. par. Ingeborg Ahrens 623 do Antwerpji (Pwe).

27 st.: duń. par. Scotland 1 015 do Londynu (D — S), niem. par. Helga Ferdinand 1 338 do Newcastle (B i S), niem. par. Marta 395 z dębiną do Hamburga (Scharenbg), szw. par. Sten Sture 524 do Grangemouth (Bg).

28 st.: niem. par. Argos 486 do Westhartlepoolu (B i S), gd. par. D. Siedler 256 do Antwerpji z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Ella Larssen 1 183 do Gandawy (D — S).

29 st.: niem. par. Optima 635 do Antwerpji z drz. i tow. (Nordd. Lloyd).

30 st.: ang. par. Carterside 379 do Göteborga (Shaw).

1 lut.: fr. par. Jumieges 1 004 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms), duń. par. Hintsholm 876 do Manchesteru z drz. i tow. (Rhd) pol. par. Katowice 1 107 do Prestonu (D — S).

2 lut.: niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Gandawy (B i S),

3 lut.: niem. par. Martha 356 do Tynedocku (B i S), duń. par. Ragnhild 678 do Londynu (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 54 900 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(26 stycznia do 3 lutego).

27 st.: gd. par. Marie Siedler 221 do Antwerpji (Rhd).

29 gd. par. F. G. Reinhold 706 do Antwerpji ze zb. i tow. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 400 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(26 stycznia do 3 lutego).

26 st.: ang. par. Elistone 3 050 do Karachi (Rhd), szw. par. Alca 292 do Landskrony (B i S), szw. par. Larus 458 do Landskrony (B i S), niem. par. Tatti 344 do Kłajpedy (Pwe).

30 st.: ang. par. Scotscraigh 3 580 do Bombaju (Rhd), niem. par. Fafner 1 922 do Rotterdamu (D — S).

1 lut.: szw. par. Fringilla 226 do Landskrony (B i S).

2 lut.: niem. par. Flosshilde 563 do Rotterdamu (D — S)

3 lut.: szw. mot. Gallus 222 do Landskrony (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 20 000 ton cukru.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.

(26 stycznia do 3 lutego).

27 st.: szw. par. Tryggve 167 z Kopenhagi z żelastwem (Bg).

29 st.: niem. par. Schleswig 478 do Rotterdamu z tow. i żelazem (D — S), niem. par. Heinz Ferdinand 538 z Gandawy z fosfatem (Rhd).

31 st.: niem. par. Bonus 519 z Kopenhagi z żelastwem (B i S), szw. mot. Lisa 602 z Kopenhagi z żelastwem (Art).

1 lut.: szw. par. Camelia z Sztokholmu z rudą (B i S).

2 lut.: duń. żagl. z mot. Dronning Tyra 376 z Veyle z żelazem (B i S), sz. par. Argo 1563 z Souzy z fosfatem (Warta), szw. par. Hagfor 222 z Göteborga z żelazem (Rhd), austr. Gunlög 261 z Kopenhagi z żelazem (B i S).

3 lut.: szw. par. Munkfors 206 z Aarhus z żelazem (Rhd).

Statki powyższe przywiozły łącznie 13 600 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie stycznia.

(W tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 101 093, sól 160, parafina 372, cement 3 356 oleje 126, sól potasowa 1 335, soda 109, sól glauberska 18.

Prod. roślinne: jęczmień 4 700, owies 353, pszenica 200, ow. strączkowe 196, cukier sur. 8 675, rafinada 2 211, wytłoki buraczane 120, drzewo 53 364, koniczyna 284, smoła drzewna 341, melasa 153, rzepak 300.

Prod. zwierzęce: mięso 195, bydło żywe 60, skóry 91.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyt 5 960, mączka Thomasa 1 765, cement 119, węgiel 800, saletra chilijska 1 930, ruda żelazna 4 000, żeliwo 58, żelazo 243.

Prod. roślinne. ryż 450, żywica i kalafonja 122, oleje 676, garbnik kwebracho 84.

Prod. zwierzęce: smalec 248, śledzie sol. 58, tłuszcze 42, skóry sol. 423, wełna sur. 107, wełna 10.

Wodostany Wisły.

Styczeń	28	29	30	31	1	2	3
Kraków	—202	—202	—204	—204	—206	—202	—204
Zawichost	150	135	130	127	127	125	122
Warszawa	201	201	194	183	179	177	173
Płock	146	139	138	139	133	130	128
Toruń	159	150	136	127	130	126	125
Fordon	167	160	150	145	134	133	133
Tczew	176	152	134	120	104	97	94
Ujście (Schiewenh.)	224	220	226	224	238	234	250

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
11. 2.	z Le Havre	do Le Havre	12. 2.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
22. 2.	„ „	„ „	23. 2.	„	
8. 3.	„ „	„ „	9. 3.	„	„
23. 3.	„ „	„ „	24. 3.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
23. 1.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	8. 2.	Estonia	Balt. America Line
20. 2.	„ Nowego Jorku	„ „	4. 3.	Lituania	„
13. 3.	„ „	„ „	22. 3.	Estonia	„
11. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	11. 2.	Baltannic	United Balt. Corp.
15. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	15. 2.	Baltriger	„
18. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	18. 2.	„	„
21. 2.	„ Londynu	„ Rygi i Lipawy	21. 2.	Baltannic	„
25. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	25. 2.	„	„
27. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 2.	Baltriger	„

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 78,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . 20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . 12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 4,90 zł
B Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922 6.80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.



Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.